

Tilburg University

Beleidsoverlast

Ten Raa, T.

Published in:
Economisch Statistische Berichten

Publication date:
1997

[Link to publication in Tilburg University Research Portal](#)

Citation for published version (APA):
Ten Raa, T. (1997). Beleidsoverlast. *Economisch Statistische Berichten*, 82(4118), 651-651.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

**ESB**

ECONOMISCH STATISTISCHE BERICHTEN

Beleidsverlast

Auteur(s):

Raa, M.H. ten
Verbonden aan de KUB.

Verschenen in:

ESB, 82e jaargang, nr. 4118, pagina 651, 3 september 1997

Rubriek:

Column

Trefwoord(en):

Beleidsverlast

Auteur(s)

Raa, M.H. ten

Verbonden aan de KUB.

Uitgave

ESB

Verschenen in

970903

82

4118

651

Rubriek

Column

Trefwoord

Verkeer, vervoer en infrastructuur

Rust is schaars. De allocatie van rust tussen dag en nacht, Zwanenburg en Uithoorn, is een klassiek economisch vraagstuk, de toedeling van schaarse mid-delen aan alternatieve bestemmingen. De twee basismethoden om het probleem op te lossen zijn het marktmechanisme en centrale planning. De laatste methode werd toegepast in de Sovjetunie en wordt nog, zij het in verwaterde vorm, voorgestaan door de minister van Verkeer en Waterstaat in Nederland.

Mevrouw Jorritsma wil de kwaliteit van het woon- en leefklimaat verbeteren in de omgeving van Schiphol. Op zichzelf is dit een curieuze greep - er zijn economischer locaties voor deze doelstelling - maar ik beschouw hem als gegeven. De milieuverontreiniging aldaar mag de niveaus van 1990 niet overschrijden. De randvoorwaarde wordt bijtend voor geluid, vooral dat van nachtvluchten.

Hoe mevrouw Jorritsma de milieu-aspecten denkt te kunnen handhaven, kunt u lezen in haar Planalogische Kernbeslissing, pagina 24: "De adequate handhaving van de aspecten wordt gewaarborgd door evaluatie en monitoring zoals beschreven in de paragraaf met betrekking tot evaluatie en monitoring (pagina 26)." Ik heb deze tekst op me laten inwerken en kan me er wel iets bij voorstellen. Als ik de ring van Amsterdam verlaat in de richting van Amersfoort, licht de tekst 'U rijdt te hard' op. De eerste keer dat me dit overkwam, trapte ik padoes op de rem. De handhaving van het aspect snelheid werd aldus gewaarborgd door evaluatie en monitoring. Ofschoon ik de tweede keer langzamer reed, lichtte de tekst wederom op. Ik schrok niet en reed rustig door. Een boete heb ik niet ontvangen en tegenwoordig scheur ik weer ouderwets de ring af. Het aspect snelheid wordt weliswaar gehandhaafd, maar de handhaving is niet adequaat en evaluatie en monitoring blijken geen waarborg te zijn.

Enfin, mevrouw Jorritsma is bekleed met overheidsmacht en zal haar middelen wel hebben. Nieuwsgierig bladeren we door naar de paragraaf over evaluatie en monitoring: "De wijze waarop evaluatie en monitoring zal plaatsvinden zal worden weergegeven in het programma Evaluatie en Monitoring." Evenals de rechter ben ik benieuwd naar het programma Evaluatie en Monitoring van mevrouw Jorritsma. De contouren worden zichtbaar en zouden zich kunnen laten vangen in de volgende strofe: "Het programma Evaluatie en Monitoring wordt uitgevoerd door de coördinator Evaluatie en Monitoring." Immers, mevrouw Jorritsma overweegt om een vluchtcoördinator te benoemen. Deze centrale planner overlegt met de gebruikers van het schaarse goed rust en wijst vluchten toe op grond van 'historische rechten', toestellawaai en andere ogenschijnlijk redelijke overwegingen.

Historische rechten zijn een beproefd, maar slecht middel om te alloceren. Nieuwlichters worden geweerd. De reinigende werking van vrije toetreding vervalt. Bestaande routes zullen in stand gehouden worden, omdat ze als verworven recht van toekomstig nut kunnen zijn, ook als ze momenteel onprofijtelijk zijn. 'Rent seeking' verwerft een gelijkwaardige plaats naast ondernemen.

Toestellawaai is evenmin een deugdelijk criterium. Onze centrale planner gaat letten op type toestel, niet winstgevendheid. Een leeg fluistertoestel zal kansrijker zijn dan een volle jumbo. De overige redelijke overwegingen zullen hun uitdrukking vinden, want de markt kruit waar hij niet gaan kan: zo niet boven de toonbank, dan eronder.

De corruptie die zal ontstaan kun je beter niet aan de vervoerders of de vlucht- coördinator toeschrijven, maar is inherent aan het allocatiemechanisme van centrale planning. Deels werkt het zelfs als een uitlaatklep voor efficiëntie. Als een handige luchtvaartondernemer een verworven recht verpatst - hetgeen zich aan de waarneming kan onttrekken als het onderdeel is van een samenwerkingsovereenkomst - schaadt hij niemand. De door de vluchtcoördinator toegekende rechten zullen een schaduwprijs hebben en 't onbenullige van de overheid is dat zij deze waarde uit handen laat glippen.

Er zijn twee manieren om de schaduwprijs van geluidsrestricties te verzilveren en een doelmatige toewijzing te genereren. Beide zijn impliciet en vergen geen vluchtcoördinator. De eerste is om een geluidsheffing in te voeren en het tarief, zeker voor de nachtelijke uren, zo hoog te stellen dat er een afschrikwekkende werking van uitgaat, zodanig dat het lawaai tot het niveau van 1990 zakt. De tweede is om lawaai-rechten te veilen. Het aantal te veilen rechten wordt gesteld op het niveau van 1990 en we zien wel wie ze opkopen. Of je nu belast of veilt, in beide gevallen wordt de prijs van lawaai uitgedrukt en in rekening gebracht. Het aardige van deze marktmechanismen is dat vluchten worden gealloceerd op basis van economisch rendement en niet op grond van handigheid in de omgang met betrokkenen, zoals de vluchtcoördinator. Bovendien kunnen de opbrengsten aangewend worden om de aanleg van de vijfde baan te versnellen. De mainport-ambitie van Schiphol zal gefaseerd worden, maar dat geldt voor elke 'waarborg van de adequate handhaving van de aspecten'. Als je het doet, doe het marktconform.